



Super Test: Kia pro_ceed 1,6 CRDi LX City

Odmah na put

„Kija pro sid” je već duže vreme jedna od najboljih kupovina na našem tržištu. Upravo zbog te činjenice, naredna tri meseca ćemo se na našem super testu detaljnije upoznati sa ovim modelom i njegovom najprodavanijom verzijom. Odmah smo se uputili ka Budimpešti!

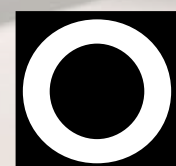


Auto Ocena

„Kia pro sid” je atraktivan kupe sa bogatom opremom, štedljivim dizelašem i odličnim voznim karakteristikama. Zbog pristupačne cene je vrlo čest izbor kupaca kojima je obezbeđen miran san zahvaljujući sedmogodišnjoj garanciji.

Cena vozila

Kia pro_ceed 1,6
CRDi LX City
13.250 €



d kako se pojavila, kompletna „sid” familija privlači veliku pažnju kupaca. Pre svega zbog svoje zrelosti i kvaliteta konstrukcije kompletnog automobila koja se može meriti sa najpoželjnijim nemačkim konkurentima u klasi. Sedmogodišnja garancija, privlačan

dizajn, kvalitetni materijali i bogata oprema još više dobijaju na značaju kada se pomene cena – „pro sid” ima akcijsku cenu koja počinje od 9.990 evra sa PDV-om.

Obično su razlike kod automobila C segmenta između verzija sa troje i petoro vrata vrlo male. Dizajnerski posmatrano, sve se svodi na izbacivanje zadnjeg para vrata i povećanje

prednjeg. Kijin evropski dizajnerski tim iz Frankfurta, predvođen Miklošem Kovačem, potrudio se da pobegne od klišeja, tako da je verzija „sida” sa troje vrata dobila potpuno drugačiji zadnji kraj u odnosu na onu sa petoro. To je bio i dovoljan razlog da se neznatno promeni ime – dodat je prefiks „pro”. Auto je odmah postao privlačan čak i onima koji su do tada

tvrdoglavo odbijali da napuste tabor evropskih automobila. U međuvremenu se dogodila i restilizacija koja je donela mnoštvo fino doteranih detalja, dizajniranih u sportskom, ali i blago konzervativnom stilu.

Već prilikom ulaska u kabinu „kije pro sid” stiže se utisak kvaliteta i solidnosti. Materijali nisu najskuplji, ali su pažljivo odabrani tako da budu prijatni

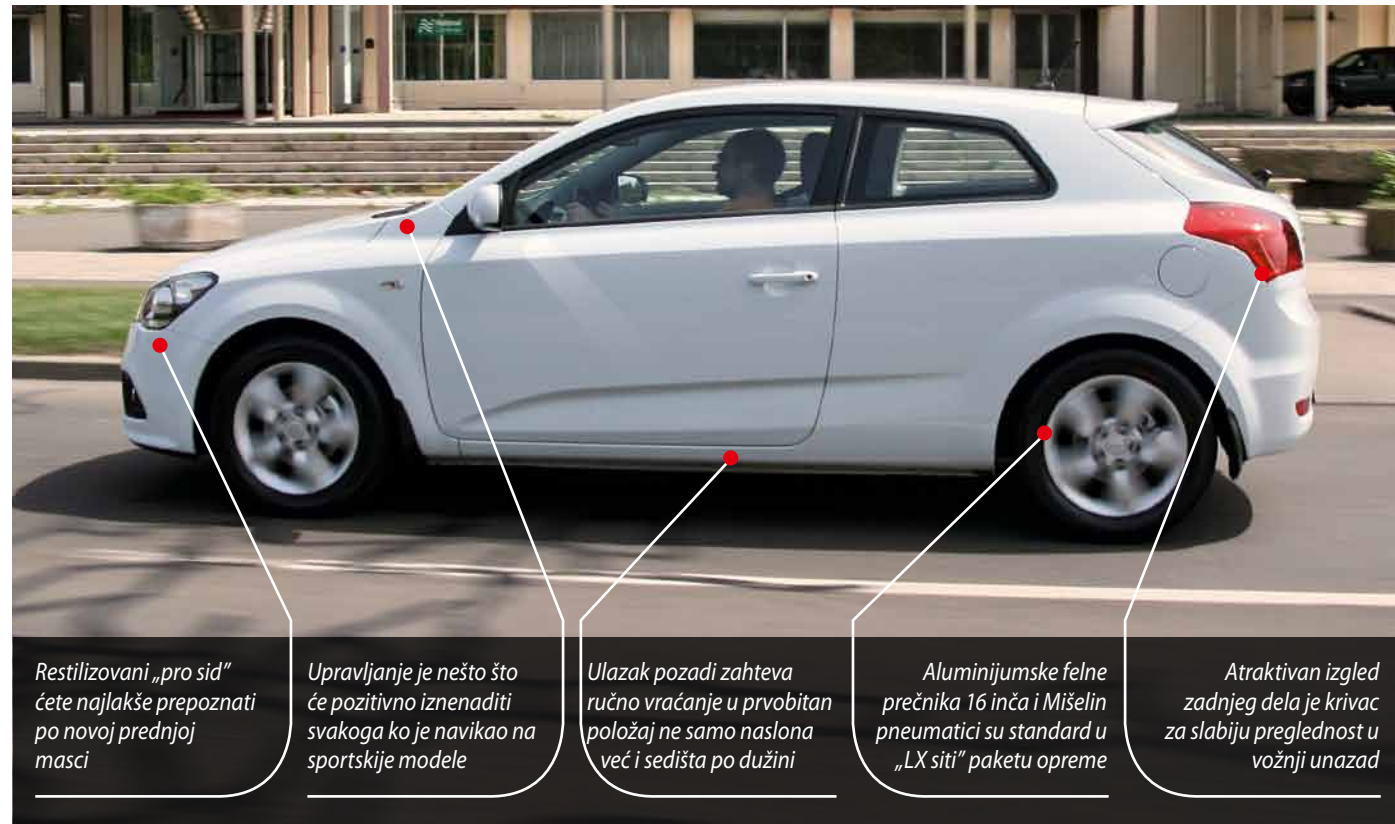
na dodir. Dopalo nam se što je kompletna površina tapacirunga u vratima i gornjeg dela komandne table obložena mekanom plastikom prijatne teksture kakvu nismo videli ni u jednom drugom automobilu. Boja tkanine na sedištimu je crno-sive boje, tako da ne bi trebalo da bude problema sa prljanjem čak ni tokom nekoliko godina korišćenja. Pri tome, materijal delu-

Sedmogodišnja garancija

Ono po čemu je Kija prepoznatljiva svuda u svetu (pa i kod nas) jeste njena najduža fabrička garancija na kompletno vozilo. U pitanju je garantni rok od čak 7 godina ili 150.000 km (šta pre nastupi), s tim što u prve tri godine nema limita kilometraže. Garancija je panevropska i pored Srbije, podjednako važi u svim zemljama EU, uključujući i Norvešku, Švajcarsku, Island i Gibraltar, kao i nama bliže zemlje – BiH, Hrvatsku i Crnu Goru. Garancija je besplatna i potpuno prenosiva na svakog sledećeg vlasnika, što može dobro da podigne cenu polovnom vozilu.

je vrlo izdržljivo, što eliminiše potrebu za presvlakama.

Kabina je vrlo prostrana za ovakav, kupeovski oblik karoserije, mada će pozadi najudobnije biti putnicima prosečne visine. Pozicija vozačevog sedišta je prilično visoka, čak i u najnižem položaju. Pa ipak, zavaljen položaj za volanom omogućava i vrlo visokim osobama da se udobno smeste, s obzirom da upravljač



Restilizovani „pro sid“ ćete najlakše prepoznati po novoj prednjoj masci

Upravljanje je nešto što će pozitivno iznenaditi svakoga ko je navikao na sportskije modele

Ulazak pozadi zahteva ručno vraćanje u prvobitni položaj ne samo naslona već i sedišta po dužini

Aluminijumske felne prečnika 16 inča i Michelin pneumatici su standard u „LX siti“ paketu opreme

Atraktivan izgled zadnjeg dela je krivac za slabiju preglednost u vožnji unazad

ima vrlo dug hod prilikom podešavanja po dubini. Još jedan detalj koji boravak za volanom čini ugodnijim jeste blago zakrivljena konzola ka vozaču, ali tako da ne otežava suvozaču kontrolisanje ventilacije i audio uređaja. Restilizacija „pro sida“ je donela i par promena u enterijeru koje su imale ogroman uticaj na estetiku. Očigledno je da je čuveni Peter Šrejer ovom

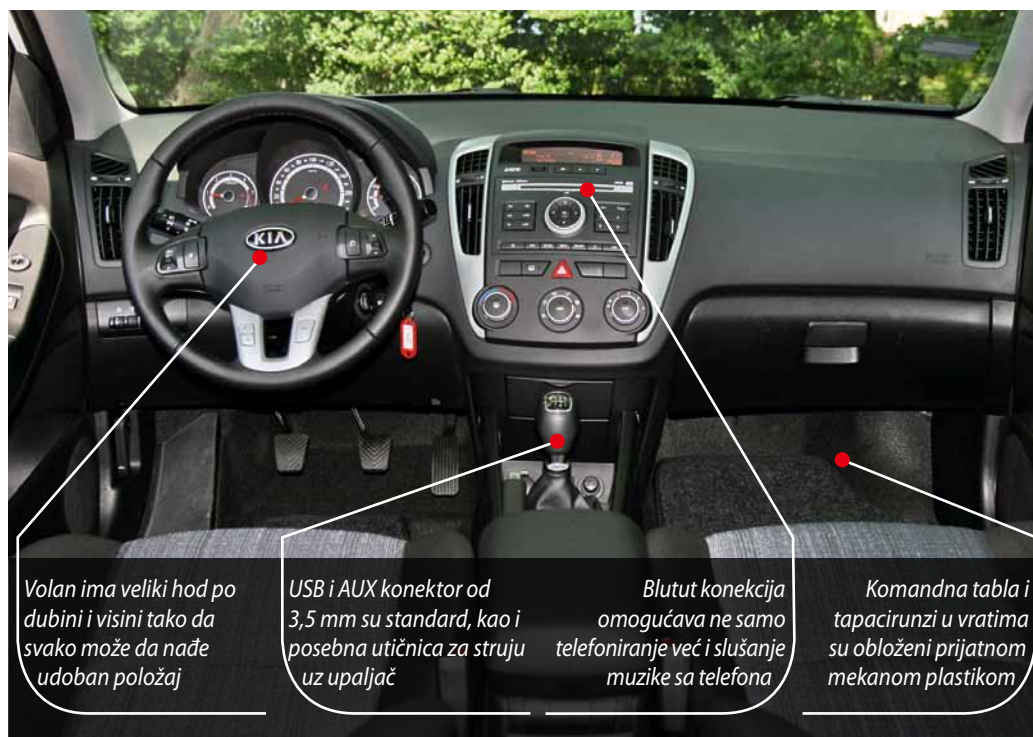
Spas za zaboravne

„Pro sid“ je opremljen „bateri sejver“ sistemom koji automatski isključuje sve elektro-potrošače prilikom zaključavanja vozila. Tako vam se neće desiti da vam zaboravljena svetla isprazne akumulator.

prilikom ostavio svoj pečat; re-dizajnirani su instrumenti koji su sada elegantniji, a razlika u dizajnu volana i ručice menjača je velika i baca potpuno novo svetlo na enterijer.

Činjenica je da je ovo vrlo atraktivan kupe sa bogatom opremom za relativno malo novca, ali ono što izbija u prvi plan jesu njegove vozne karakteristike. Ogibljenje i uprav-

ljački mehanizam su odlično uklopljeni; auto bespogovorno prati svaku reakciju upravljačem do krajnjih granica koje su vrlo visoko postavljene. Zanošenja gotovo da i nema, a prilikom naglih korekcija volanom „pro sid“ se ponaša vrlo neutralno i poslušno prati zadatu putanju. Za to su zaslužne i fabričke „mišelinke“ prečnika 16 inča, koje „lepe“ auto za asfalt.



Volan ima veliki hod po dubini i visini tako da svako može da nađe udoban položaj

USB i AUX konektor od 3,5 mm su standard, kao i posebna utičnica za struju uz upaljač

Blutut konekcija omogućava ne samo telefoniranje već i slušanje muzike sa telefona

Komandna tabla i tapacirunzi u vratima su obloženi prijatnom mekanom plastikom



Ogibljenje se ne može nazvati ni tvrdim ni mekim (mada je nešto „čvršće“), ono predstavlja dobar balans između udobnosti pa i sportskih voznih karakteristika. To omogućava vrlo brze prolaskе kroz krivine bez nagnjanja, kao i vrlo prijatno neutralisanje kratkih uzastopnih neravnina.

Još jedan odličan razlog za kupovinu „kije“ je dizelaš zapre-

ZA&PROTIV

- ▲ Potrošnja
- ▲ Ugladenost vožnje
- ▲ Ergonomija
- ▲ Cena

- ▼ Obaranje prednjih sedišta
- ▼ Preglednost u nazad
- ▼ Buka pri višim brzinama

mine 1,6 litara koji se prodaje sa tri nivoa snage, od 90, 115 i 128 „konja“. Naš „pro sid“ je opremljen srednjim od njih, a tokom testa se pokazalo da je vrlo primeren ne baš laganoj karoseriji. Odlikuje ga ugađen rad i dobra elastičnost sa minimalnom turbo rupom. Opremljen je šestostepenim menjačem, što je omogućilo velike uštede u potrošnji goriva. Putni raču-

nar je pokazivao prosek između 6,0 i 6,5 l/100 km (beo)gradske vožnje, dok je vožnja po lbarskoj magistrali tu cifru spuštala na ispod 5,0 l/100 km.

Na auto-putu „prosid“ smo testirali na relaciji do Budmipešte. Utisci su sledeći: četiri osobe su komforno uživale u prostoru, sa podrazumevanim, ali razumljivim peripretijama oko ulaska i izlaska na zadnje sedi-



Usavršavanje detalja

Volan je u prvoj seriji „sida“ i „pro sida“ bio prilično neugledan, a sada je priča dijametralno suprotna: ergonomski i vizuelno je odlično dizajniran. Multifunkcionalni tasteri su neobično, ali vrlo logično raspoređeni. Neobično je to što su komande blutut telefona i bord kompjutera na vertikalnom kraku i još je zanimljivije to što se koriste potpuno instiktivno bez ikakvog perioda privikavanja.



Ergonomija za pohvalu

Na prvoj seriji „pro sida“ kožom obložena ručica menjača je imala štep koji je posle dužeg korišćenja zbog svoje grubosti izazivao iritaciju kože na šaci. Peter Šrejer je uradio redizajn tako da ručica menjača izgleda odlično zbog aluminijumskog dela čijim se pritiskom omogućava ubacivanje u hod u nazad, ali je ergonomski aspekt još važniji. Koristi se potpuno prirodno tako da ne morate šaku da postavljate u poseban položaj kako bi ste ubacili u „ri-kverc“ – dovoljno je samo da blago savijete prste.

šte. Čak je prtljažnik bio dovoljan za smeštaj nekoliko putnih torbi i neophodnih sitnica. Ako vozite po propisima (u Mađarskoj to znači 130 kilometara na sat auto-putem), možete otići i vratiti se sa jednim rezervoarom goriva (53 litra)! Mi smo prešli ukupno oko 1.000 kilometara, računajući „lokal“ u Budimpešti i povratak u Beograd, sa jednim i po rezervoarom, tačnije oko 65



U proseku klase - 340 litara



Uz dobre performanse ide i niska potrošnja



Kia pro_ceed 1,6 CRDi LX City

zapremina	1582 ccm
snaga	84,6 kW (115 KS)
	pri 4000 o/min
obrti moment	255 Nm
	pri 1900-2750 o/min
menjač	manuelni, 6 stepeni
dimenzije	4250/1790/1450 mm
međuosv. rastojanje	2650 mm
masa	1358 kg
prtljažnik	340/1300 l
rezervoara	53 l
pneumatici	205/55 R 16
maksimalna brzina	188 km/h
ubrzanje 0-100 km/h	11,5 s
potrošnja	4,9/4,0/4,4 l/100 km
emisija CO2	115 g/km (Euro 5)

Oprema

ABS sa EBD	standard
prednji vazdušni jastuci	standard
bočni vazdušni jastuci	standard
vazdušne zavese	standard
daljinska centralna brava	standard
manuelni klima uređaj	standard
hlađenje „kasete“	standard
radio CD MP3 sa 6 zvučnika	standard
USB, iPod i AUX konektori	standard
blutut konekcija za telefoniranje	standard
komande radija na volanu	standard
putni računar	standard
el. pokretanje	standard
podešavanje sedišta	standard
kožni volan i ručica menjača	standard
el. podešavanje retrovizora	standard
svetla za maglu	standard
alu felne prečnika 16 inča	standard

Putna asistencija

Refundacija troškova

U pojedinim zemljama u kojima važi Kija garancija postoji i mobilna asistencija, tj. služba pomoći na putu. Ipak, fabrika navodi da to i nije toliko bitno kad je automobil dobro pokriven garancijom. Kako nam je saopšteno od strane našeg uvoznika, Kija u Srbiji nema službu pomoći na putu, ali ukoliko se vozilo pokvari tako da ne može na sopstveni pogon da dođe do najbližeg ovlašćenog servisa, vozač mora odšlepati auto do servisa. Ukoliko se na servisu pokaže da se kvar otklanja o trošku garancije (tj. fabrike) u tom slučaju će vlasniku, pored troškova zamene delova i usluge rada u servisu, takođe i troškovi šlepanja vozila biti nadoknađeni.

litara. Putni kompjuter je pak pokazao prosek od 6 litara, što se može uzeti kao preciznija računica, pa se zaista može reći da uz prosečnu brzinu (oko 100 km/h, računajući loše delove našeg „auto-puta“) gotovo maksimalno opterećni „prosid“ troši zaista malo dizela. Menjač ima šest brzina, ali neka povremena potreba za čestim promenama brzina pokazuju da u sklopu

menjač-motor malo više elastičnosti ne bi bilo na odmet.

Listu primedbi zaključujemo nivoom buke koja stiže od pneumatika. Iako je auto tih, promena asfalta i jačin šuma koji se menja zavisno od toga, pokazuju da bi neka kvalitetnija „obuća“ dodatno utišala uši putnika.

U ovom prvom predstavljanju „prosida“, koji će na našem

dugotrajnom testu ostati nekoliko meseci, upoznajemo vas sa osnovnim vrlinama i ponekom manom. Već u narednom broju pripremu konkretniju „matematiku“: koliko košta kilometar pređenog puta, cene servisa i održavanja, i sve ono što vam je potrebno prilikom eventualnog razmišljanja o ključu „prosida“ u vašem džepu...

| AutotestTeam